P6_TA(2005)0355

Certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains ***I

Résolution législative du Parlement européen sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté (COM(2004)0142 – C6-0002/2004 – 2004/0048(COD))

(Procédure de codécision: première lecture)

Le Parlement européen,

– vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2004)0142)[1],

– vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 71 du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C6-0002/2004),

– vu l'article 51 de son règlement,

– vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A6-0133/2005),

1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;

2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;

3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

[1] Non encore publiée au JO.

P6_TC1-COD(2004)0048

Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 28 septembre 2005 en vue de l'adoption de la directive *2005/.../CE* du Parlement européen et du Conseil relative à la certification *des conducteurs de train et des personnels* de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen[1],

vu l'avis du Comité des régions[2],

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité[3],

considérant ce qui suit:

(1) Conformément à la directive *2004/49/CE*[4], les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent *leurs systèmes* de gestion de la sécurité de manière à ce que le système ferroviaire soit en mesure d'atteindre au moins les objectifs de sécurité communs, qu'il soit conforme aux règles de sécurité nationales, ainsi qu'aux exigences de sécurité définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité, et que les éléments pertinents des méthodes de sécurité communes soient appliqués. *Ces systèmes* de gestion de la sécurité *prévoient*, entre autres, des programmes de formation du personnel et des mécanismes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence.

(2) La directive *2004/49/CE* prévoit que pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire doit être en possession d'un certificat de sécurité.

---

1 JO C *221 du 8.9.2005, p. 64.*

2 JO C *71 du 22.3.2005, p. 26.*

3 *Position du Parlement européen du 28 septembre 2005.*

4 *Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire, et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44).*

(3) Conformément à la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires[1], les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence ont, depuis le 15 mars 2003, un droit d'accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire et, au plus tard à partir de 2008, à l'ensemble du réseau pour les services de fret ferroviaire internationaux. De plus, dans le cadre du Second paquet ferroviaire, il est envisagé d'étendre ce droit d'accès à l'ensemble du réseau pour les services de fret ferroviaire internationaux, ainsi que pour tous les types de services de fret ferroviaire. Cette extension progressive des droits d'accès conduira inéluctablement à un accroissement du fret ferroviaire transfrontalier. Il en résultera une demande croissante de conducteurs formés et certifiés pour des services transfrontaliers.

(4) Une étude réalisée en 2002 par la Commission a relevé une grande diversité des législations nationales concernant les conditions de certification des conducteurs de trains. Pour faire face à cette diversité tout en maintenant le haut niveau de sécurité actuel du système ferroviaire communautaire, il convient d'arrêter des règles communautaires pour la certification des conducteurs de trains.

(5) Ces règles communautaires doivent contribuer également à la réalisation des politiques communautaires relatives à la libre circulation des travailleurs, à la liberté d'établissement et à la libre prestation des services dans le contexte de la politique commune des transports, tout en évitant d'éventuelles distorsions de concurrence.

(6) Pour garantir l'uniformité et la transparence requises, il est opportun que la Communauté définisse un modèle unique de documentation ***composé de deux volets: d'une part, la licence de base, attestant du respect de certaines exigences et aptitudes de base et de compétences à la conduite de trains, et, d'autre part, une attestation complémentaire harmonisée, attestant des connaissances techniques et spécifiques au service. La responsabilité de la délivrance de la licence de base incombe aux États membres et celle de la délivrance de l'attestation complémentaire harmonisée aux entreprises ferroviaires. Ces documents devraient être reconnus mutuellement par les États membres***.

[1] JO L 237 du 24.8.1991, *p. 25*. Directive modifiée en dernier lieu par *l'acte d'adhésion de 2003*.

(7) ***La présente directive fait suite, en s'en inspirant très largement, aux accords paritaires "historiques" conclus le 27 janvier 2004 entre la Communauté européenne du rail (CER), d'une part, et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), d'autre part, sur la "licence européenne pour conducteurs effectuant un service d'interopérabilité transfrontalière", et sur "certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière"***[1].

(8) *Les* dispositions communes *relatives à la certification* ***doivent faciliter*** la mobilité des conducteurs de trains d'un État membre à l'autre, mais aussi d'une entreprise ferroviaire à l'autre et, d'une manière générale, la reconnaissance de la licence et de l'attestation complémentaire harmonisée par tous les acteurs du secteur ferroviaire***, tout en favorisant l'amélioration de la formation et de l'emploi des personnels concernés***. À cet effet, il est nécessaire d'établir des exigences minimales auxquelles le postulant doit satisfaire pour obtenir la licence de base et l'attestation complémentaire harmonisée.

(9) ***Dans le contexte d'ouverture progressive de l'infrastructure ferroviaire et d'accroissement de la concurrence entre entreprises ferroviaires, il importe de préserver le capital formation des conducteurs de trains, en assurant la reconnaissance mutuelle de leurs formations pour faciliter leur possibilité d'emploi par la mise en place de normes communes.***

(10) Les exigences *relatives à l'octroi des licences et attestations* doivent concerner au moins l'âge minimal requis pour la conduite d'un train, l'aptitude *médicale* et psychologique du postulant, son expérience professionnelle et ses connaissances dans certaines matières liées à la conduite d'un train, ainsi que la connaissance des infrastructures qu'il aura à parcourir.

(11) ***Les tâches et exigences définies dans les annexes I à VI de la présente directive peuvent faire l'objet de révisions pour être adaptées au progrès technique et scientifique. En tant que prescriptions techniques, ces annexes doivent être pleinement compatibles avec les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et être révisées suivant les procédures prévues par les directives 96/48/CE***[2] ***et 2001/16/CE***[3] ***sur l'interopérabilité et dans le plein respect du règlement (CE) n° 881/2004***[4]***, en particulier de ses articles 3, 4, 6, 12 et 17 quant au rôle des partenaires sociaux.***

---

1 ***JO L 195 du 27.7.2005, p. 18.***

2 ***Directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (JO L 235 du 17.9.1996, p. 6). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 164 du 30.4.2004, p. 114).***

3 ***Directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (JO L 110 du 20.4.2001, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/50/CE.***

4 ***Règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une agence ferroviaire européenne (JO L 164 du 30.4.2004, p. 1).***

(12) Cette directive ne doit pas porter atteinte à l'application des dispositions de la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données[1] , ni du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données[2].

(13) L'ensemble des informations contenues dans la licence, l'attestation complémentaire harmonisée et les registres, doit être exploité par les autorités nationales de sécurité pour faciliter l'évaluation de la certification du personnel prévue aux articles 10 et 11 de la directive *2004/49/CE* et accélérer l'octroi des certificats de sécurité prévus aux mêmes articles.

(14) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en oeuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission[3].

(15) Les États membres doivent prévoir les contrôles et les sanctions appropriés pour les infractions aux dispositions nationales de mise en œuvre de la présente directive.

(16) Pour le bon fonctionnement des transports ferroviaires, il est nécessaire que les conducteurs de train qui exercent déjà leur métier avant l'entrée en vigueur de la présente directive puissent garder leurs droits acquis pendant une période transitoire.

(17) Le remplacement des règles nationales relatives à la certification des conducteurs de train par les dispositions de la présente directive doit être effectué progressivement et occasionner le moins de charges possibles pour les entreprises de transport ferroviaire et les gestionnaires d'infrastructures. À cet effet, notamment, il appartiendra à ces entités d'évaluer sous quelle forme l'expérience acquise doit être prise en compte pour la délivrance des licences et des attestations conformément à la présente directive.

---

1 JO L 281 du 23.11.1995, p. 31. *Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003 (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).*

2 JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

3 JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

(18) Étant donné que la mise en place d'un cadre réglementaire commun en matière de certification ***des conducteurs de train et des personnels*** de bord des locomotives et des trains assurant du transport de passagers et de marchandises ne peut pas être réalisé*e* par les États membres, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Chapitre I

Objet, champ d'application et définitions

Article premier
Objet

La présente directive fixe les conditions et les procédures pour la certification ***des conducteurs de train et des personnels*** de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté. Dans ce contexte, elle fixe également les tâches qui incombent aux autorités compétentes des États membres, aux conducteurs de trains et aux autres acteurs du secteur, notamment les entreprises ferroviaires, les gestionnaires des infrastructures et les centres de formation.

L'emploi ***des conducteurs de train et des personnels*** de bord ***certifiés*** selon la présente directive ne dispense pas les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure de l'obligation de mettre en place un système de suivi et de contrôle interne des compétences et des comportements de leurs ***conducteurs de train et*** personnels de bord dans le cadre de l'article 9 et de l'annexe III de la directive *2004/49/CE* sur la sécurité ferroviaire. Le certificat ne décharge ni l'entreprise ferroviaire ni le gestionnaire de l'infrastructure quant à leur responsabilité en matière de sécurité et, en particulier, de formation de leur personnel.

Article 2
Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) "autorité compétente": l'autorité chargée par *un* État membre de délivrer *les licences* de conducteur *de train* après avoir constaté que *les candidats satisfont* aux exigences requises. Il s'agit de l'autorité nationale de sécurité mise en place dans le cadre de l'article 16 de la directive *2004/49/CE*;

b) "conducteur de train": personne capable de conduire de façon autonome, responsable et sûre***, régulièrement ou occasionnellement, des trains, y compris des engins moteurs, des automotrices,*** des locomotives de manœuvre ***et*** des trains de travaux ou des trains en vue du transport ferroviaire de passagers ou de marchandises. Les tâches d'un conducteur sont indiquées à l'annexe II de la présente directive;

c) "personnel du bord": ***les agents qui ne sont pas*** des conducteurs de train***, mais qui sont*** présents *dans* la locomotive ou le train ***et assurent en permanence ou occasionnellement des tâches de sécurisation dans ou sur le train***, et dont les qualifications professionnelles concourent, par conséquent, à la sécurité de la circulation ***du train, des passagers et des marchandises transportées***;

d) "gestionnaire de l'infrastructure": toute entité ou entreprise chargée en particulier de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, ou d'une partie de celle-ci, telle qu'elle est définie à l'article 3 de la directive 91/440/CEE;

e) "entreprise ferroviaire": toute entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ceci englobe également les entreprises qui fournissent uniquement la traction;

f) "spécifications techniques d'interopérabilité" ou "STI": les spécifications adoptées dans le cadre des directives *96/48/CE et 2001/16/CE et* qui doivent être respectées en vue d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen;

g) "Agence": l'Agence ferroviaire européenne établie par le *règlement (CE) n° 881/2004*;

h) "certificat de sécurité": certificat délivré à une entreprise ferroviaire par l'autorité nationale de sécurité, conformément à l'article 10 de la directive *2004/49/CE*;

i) "agrément de sécurité": certificat délivré à un gestionnaire de l'infrastructure par l'autorité de sécurité, conformément à l'article 11 de la directive *2004/49/CE* sur la sécurité ferroviaire;

j) "centre de formation": une entité accréditée ou reconnue par une autorité compétente pour dispenser des cours de formation.

Article 3
Champ d'application

La présente directive vise la certification ***des conducteurs de train et*** du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté, pour le compte d'une entreprise ferroviaire nécessitant un certificat de sécurité ou d'un gestionnaire de l'infrastructure nécessitant un agrément de sécurité.

Chapitre II

Certification des conducteurs *de train*

Article 4
Modèle communautaire de certification

1. Tout conducteur de train doit posséder l'aptitude et les qualifications nécessaires pour assurer la conduite de trains et être titulaire de la documentation suivante:

a) Une licence qui identifie le conducteur *de train*, l'autorité qui délivre le certificat et la durée de validité. Cette licence appartient au conducteur *de train* et est délivrée, sur demande, au conducteur *de train* qui *satisfait aux exigences* minimales liées aux aptitudes médicale et psychologique, à la formation scolaire de base et aux compétences professionnelles générales. La licence respecte les prescriptions de l'annexe I;

b) Une attestation harmonisée attestant que le titulaire a reçu la formation complémentaire dans le cadre du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire ou, dans le cas des conducteurs *de train* employés par le gestionnaire de l'infrastructure, de ce dernier, indiquant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire et le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire. L'attestation harmonisée respecte les prescriptions de l'annexe I.

2. L'attestation complémentaire harmonisée autorise la conduite dans ***l'une*** *des* catégories suivantes ***ou les deux***:

a) catégorie A: locomotives de manœuvre***,*** trains de travaux ***et véhicules d'entretien des voies ferrées***;

b) catégorie B: transport de personnes ***et/ou de marchandises.***

3. En ce qui concerne la licence visée au paragraphe *1, point a), le* système général de reconnaissance des qualifications professionnelles établi par la directive *92/51/CEE* du Conseil[1] continue de s'appliquer à la reconnaissance des qualifications professionnelles des conducteurs *de train* ressortissants d'un État membre qui ont obtenu leur titre de formation dans un pays tiers. Les conducteurs *de train* qui verront leurs qualifications professionnelles reconnues sur cette base devront être certifiés conformément à la présente directive.

[1] *JO L 209 du 24.7.1992, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la décision 2004/108/CE de la Commission (JO L 32 du 5.2.2004, p. 15).*

Article 5
Entités émettrices

1. La licence visée à l'article 4, paragraphe 1, *point a)*, est délivrée par l'autorité compétente visée à l'article 2*, point a)*. L'autorité compétente peut déléguer cette tâche uniquement aux conditions prévues à l'article 17.

2. L'attestation harmonisée visée à l'article 4, paragraphe 1, *point b),* est délivrée par l'entreprise ferroviaire qui emploie le conducteur *de train*, ou, le cas échéant, le gestionnaire d'infrastructure.

Article 6
Reconnaissance mutuelle

1. Lorsqu'il est muni de la licence et de l'attestation complémentaire harmonisée délivrés conformément à la présente directive, un conducteur *de train* peut conduire les trains pour autant que l'entreprise ferroviaire, ou le gestionnaire de l'infrastructure, responsable du transport concerné soit munie d'un certificat de sécurité, ou d'un agrément de sécurité, et uniquement sur le réseau couvert aussi bien par l'attestation complémentaire harmonisée que par le certificat de sécurité, ou l'agrément de sécurité.

2. Les licences délivrées par un État membre conformément à la présente directive sont mutuellement reconnues par les autres États membres.

Chapitre III

Conditions et procédure pour l'obtention de la licence et de l'attestation complémentaire harmonisée

Article 7
Exigences minimales

Pour obtenir la licence, le postulant doit satisfaire aux exigences minimales prévues à *l'*article 8, *à l'article* 9 *et à l'article* 11, paragraphes 1 et 2.

Pour obtenir l'attestation complémentaire harmonisée, le postulant doit être en possession d'une licence et satisfaire aux exigences minimales prévues *à l'*article 10 *et à l'article* 11*,* paragraphes 1, 3 et 4.

Sans préjudice de l'article 6, un État membre peut *fixer des exigences plus strictes* pour la délivrance de licences sur son propre territoire.

Article 8
Âge minimal

Le postulant doit être âgé de vingt ans au minimum. Toutefois, les États membres peuvent délivrer une licence *aux postulants* à partir de l'âge de dix-huit ans, la validité d'une telle licence étant alors limitée au territoire de l'État membre qui la délivre.

Article 9
Formation et aptitudes de base

1. Le postulant doit avoir une formation de base équivalente au niveau 3 visé dans la décision 85/368/CEE du Conseil *du 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre États membres des Communautés européennes*[1] et satisfaire aux exigences précisées à l'annexe III.

2. Le postulant doit justifier de ses aptitudes physique et mentale en satisfaisant à un examen médical passé auprès d'un docteur en médecine reconnu par l'autorité compétente. Cet examen porte au moins sur les critères indiqués à l'annexe III, points 2.1 et 4.

3. Le postulant doit démontrer son aptitude psychologique en satisfaisant à un examen passé auprès d'un psychologue ***ou d'un médecin*** reconnu par l'autorité compétente ***ou sous sa supervision***. Cet examen porte au moins sur les critères indiqués à l'annexe III, point 2.2.

4. Le critère des connaissances linguistiques de base visées au point 5 de l'annexe III doit être rempli et est soumis à la vérification chaque fois qu'un conducteur *de train* doit parcourir de nouvelles infrastructures impliquant de nouvelles exigences en matière linguistique.

[1] JO L 199 du 31.7.1985, p. 56.

Article 10
Expérience professionnelle

Sans préjudice de l'article 6, un État membre peut imposer, sur son territoire, que le postulant justifie d'une expérience professionnelle de deux ans au minimum dans la catégorie A visée à l'article 4, paragraphe 2, point a), avant d'accéder ***à la catégorie B***.

Sans préjudice de l'article 6, une expérience professionnelle d'au moins trois ans dans la catégorie B (telle que visée à l'article 4, paragraphe 2, point b)) est exigée pour pouvoir accéder au service de transport transfrontalier.

Article 11
Qualifications professionnelles

1. Le postulant doit avoir suivi un programme de formation complet tel que décrit à l'annexe IV, point 1, qui se compose d'une partie relative à la licence et d'une partie relative à l'attestation complémentaire harmonisée. La méthode de formation respecte les critères de l'annexe IV, points 2 et 3.

2. Le postulant doit avoir réussi un examen portant sur ses connaissances professionnelles générales; cet examen doit porter au moins sur les matières générales indiquées à l'annexe V.

3. Le postulant doit avoir réussi un examen portant sur ses connaissances professionnelles relatives au matériel roulant pour lequel l'attestation complémentaire harmonisée est demandée; cet examen doit inclure au moins les matières générales indiquées à l'annexe VI.

4. Le postulant doit avoir réussi un examen portant sur ses connaissances professionnelles relatives aux infrastructures pour lesquelles l'attestation harmonisée est demandée. Cet examen doit porter au moins sur les matières générales indiquées à l'annexe VII. Le cas échéant, cet examen porte également sur les connaissances linguistiques conformément à l'article 9, paragraphe 4.

Article 12
Demande de la licence

1. L'autorité compétente publie la procédure à respecter pour l'obtention d'une licence, y compris les formulaires nécessaires.

2. Toute demande de licence doit être déposée auprès de l'autorité compétente par l'employeur du candidat conducteur *de train* ou par ce dernier.

3. Les demandes adressées à l'autorité compétente peuvent concerner:

   a) l'octroi d'une nouvelle licence: dans ce cas il s'agit d'un conducteur *de train* débutant, d'un conducteur *de train* exerçant cette profession avant l'entrée en vigueur de la présente directive, ou d'une demande de duplicata;

   b) une mise à jour: une ou plusieurs données de la licence ont changé doivent être mises à jour.

Article 13
Octroi de la licence

L'autorité compétente délivre la licence au plus tard trois semaines après avoir reçu tous les documents nécessaires.

La licence est rédigée dans la langue ou les langues officielles de l'État membre qui la délivre. La licence doit être renouvelée tous les cinq ans.

La licence est la propriété du conducteur *de train* et est délivrée en un seul exemplaire. Toute reproduction de la licence est interdite, sauf par l'autorité compétente dans le cas d'une demande de duplicata.

Article 14

Exigences minimales de surveillance

1. Afin de pouvoir conserver sa licence et son attestation harmonisée, le titulaire est soumis aux examens et/ou contrôles périodiques portant sur les *exigences* visées aux articles 9 et 11. Les périodicités minimales suivantes sont à respecter:

   a) contrôles médicaux (aptitude physique et mentale): tous les trois ans jusqu'à l'âge de ***55 ans***, ensuite tous les ans;

   b) ***connaissance de l'infrastructure (y compris des itinéraires et des règles d'exploitation): tous les deux ans ou après toute absence de plus d'un an sur l'itinéraire concerné***;

   c) connaissance du matériel roulant: ***tous les deux ans;***

   d) formation continue portant sur l'actualisation des connaissances professionnelles générales ainsi que les dispositions en matière de réglementation de circulation et de sécurité: tous les ans.

   Pour *chacune de ces vérifications périodiques*, l'entreprise ferroviaire atteste, par une mention sur l'attestation harmonisée et dans le registre prévu à l'article 20, que le conducteur *de train* satisfait à ces exigences.

2. ***Afin de maintenir l'attestation complémentaire harmonisée, l'entreprise ferroviaire et/ou l'exploitant de l'infrastructure doit adopter, dans le cadre de son système de gestion de la sécurité, conformément à l'article 9 de la directive 2004/49/CE, des mesures appropriées (comme la conduite surveillée) et fixer des délais de validité pour les connaissances et aptitudes concernant le matériel roulant, les lignes et, le cas échéant, les langues, afin que le conducteur de train n'utilise pas au-delà de ces délais les lignes et/ou les véhicules pour lesquels a été délivrée son attestation complémentaire harmonisée***.

Article 15
Cessation d'emploi

Lorsqu'un conducteur *de train* cesse d'être employé par une entreprise ferroviaire ***ou un gestionnaire d'infrastructure***, celle-ci ***ou celui-ci*** en informe sans délai l'autorité compétente.

La licence garde sa validité sans préjudice de l'article 14.

L'attestation complémentaire harmonisée perd sa validité lors de la cessation de l'emploi. ***Toutefois, et conformément à l'article 20, paragraphe 2, l'entreprise ferroviaire concernée est tenue d'en conserver la trace dans son registre. Les conducteurs de train conservent une copie certifiée conforme de l'attestation complémentaire harmonisée dont ils sont titulaires.***

Ils peuvent s'en prévaloir auprès de toute nouvelle entreprise ferroviaire ou gestionnaire d'infrastructure afin qu'elle puisse adapter sa formation afin de délivrer une nouvelle attestation complémentaire harmonisée.

Article 16
Modifications et retraits

1. L'employeur ou, le cas échéant, le conducteur *de train* lui-même, informe sans délai l'autorité compétente de toute modification de son état de santé susceptible de mettre en question la qualification d'un conducteur et le maintien de sa licence ou de son attestation complémentaire harmonisée.

2. Si l'autorité compétente constate ***ou est informée*** qu'un conducteur *de train* ne *satisfait* plus *à* une ou plusieurs *exigences*, elle retire immédiatement la licence ***et notifie*** sans retard sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur, sans préjudice du droit de recours prévu à *l'article 19***.** La suspension est provisoire ou définitive en fonction de l'importance du risque créé pour la sécurité ferroviaire. L'autorité compétente met à jour le registre prévu à l'article 20. ***Sitôt qu'il en est informé, l'employeur retire l'attestation harmonisée, temporairement ou définitivement selon les motivations indiquées par l'autorité compétente. L'employeur met à jour le registre prévu à l'article 20.***

Si un employeur constate qu'un conducteur de train ne satisfait plus à une ou plusieurs exigences, il retire immédiatement l'attestation harmonisée et notifie sans délai sa décision motivée à l'intéressé et à l'autorité compétente. L'employeur met à jour le registre prévu à l'article 20.

3. Les États membres veillent à ce que, en cas de retrait d'une licence ou d'une attestation complémentaire harmonisée, une procédure indépendante d'examen et, le cas échéant, de réadmission soit instituée. L'employé concerné peut demander l'ouverture de cette procédure.

4. Les États membres prennent toutes les dispositions utiles pour éviter les risques de falsification des certificats et de manipulation non autorisée du registre prévu à l'article 20. L'employeur est tenu d'assurer et de contrôler qu'à tout moment la licence et l'attestation complémentaire de ses conducteurs *de train* en exercice est valide.

Chapitre IV

Tâches et décisions de l'autorité compétente

Article 17
Tâches de l'autorité compétente

1. L'autorité compétente accomplit ses tâches de manière transparente et non discriminatoire.

Elle répond rapidement aux requêtes et demandes d'information, et, le cas échéant, communique ses demandes d'information complémentaires sans délai durant la préparation des licences.

2. Les tâches de l'autorité compétente comprennent:

a) la délivrance de la licence après vérification que toutes les conditions posées dans la présente directive sont remplies, sur la base des documents requis soumis par le candidat;

b) l'autorisation et la vérification des systèmes de gestion de la sécurité conformément à la directive 2004/49/CE;

c) des fonctions clés d'inspection;

d) la garantie de la qualité et de l'objectivité des procédures de formation et d'examen.

3. L'autorité compétente peut déléguer ou sous-traiter à des tiers les tâches visées au paragraphe *5* pour autant que ces tâches puissent être réalisées par le délégué en l'absence de conflit d'intérêt.

Les tâches sont déléguées de manière transparente et non discriminatoire.

4. Lorsque l'autorité compétente délègue ou sous-traite des tâches à une entreprise ferroviaire, au moins l'une des deux conditions suivantes est respectée:

a) l'entreprise ferroviaire n'émet des licences qu'à ses propres conducteurs *de train*;

b) l'entreprise ferroviaire ne jouit de l'exclusivité, sur le territoire concerné, pour aucune des tâches déléguées ou sous-traitées.

5. Les tâches visées aux point a) à e) peuvent être déléguées, dans le respect des conditions rattachées:

a) la vérification des aptitudes physiques et mentales: elle est effectuée par des ***médecins du travail*** ou par des instituts de médecine du travail accrédités par l'autorité compétente;

b) la vérification des aptitudes psychologiques: elle est effectuée par des psychologues***, des psychologues des transports*** ou des instituts de psychologie du travail accrédités par l'autorité compétente;

c) la vérification des compétences professionnelles générales: elle est effectuée par des instituts ***et par des*** examinateurs accrédités par l'autorité compétente;

d) l'octroi de nouvelles licences et leur mise à jour: il peut être délégué à des tiers accrédités par l'autorité compétente;

e) les tâches relatives à la tenue du registre visé à l'article 20: elles peuvent être délégué à des tiers désignées par l'autorité compétente.

6. Lorsque l'autorité compétente délègue ou sous-traite des tâches, les mandataires ou sous-traitants sont tenus à respecter, dans l'exercice de ces tâches, les obligations de la présente directive applicables aux autorités compétentes.

7. Lorsque l'autorité compétente délègue ou sous-traite des tâches, elle met en place un système de contrôle de l'exécution de ces tâches, qui lui permet de s'assurer que les conditions des paragraphes *3* et *4* sont respectées.

8. La vérification des compétences professionnelles relatives au matériel roulant et aux infrastructures est effectuée par l'entreprise ferroviaire.

Article 18
Accréditation ***et reconnaissance***

Toute délégation de tâche dans le cadre de l'article 17 ne peut se faire qu'à une personne ou à un organisme préalablement accrédité par l'autorité compétente ou par un organisme d'accréditation désigné par l'État membre. Le processus d'accréditation se base sur ***des critères de compétence, d'indépendance, d'impartialité et l'absence de conflit d'intérêt***, ainsi que sur l'évaluation d'un dossier présenté par le candidat justifiant dûment ses compétences dans le domaine concerné.

L'État membre assure la publication et la mise à jour d'un registre des personnes et organismes accrédités dans le cadre de la présente directive.

Sans préjudice de l'option prévue au premier alinéa, un État membre peut disposer qu'une personne ou une entité reconnue en vertu de la présente directive doit être reconnue par l'autorité compétente ou par un organisme désigné par l'État membre. La reconnaissance est fondée sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. Toutefois, lorsqu'il s'agit d'une compétence particulière très rare, il pourra être fait exception à la présente disposition après avis favorable de la Commission, conformément à la procédure prévue à l'article 31.

Article 19
Décisions de l'autorité compétente

1. L'autorité compétente motive ses décisions.

2. L'autorité compétente met en place une procédure de recours administratif permettant à l'employeur et au conducteur *de train* de demander une révision d'une décision relative à toute demande indiquée à l'article 12 ou à tout retrait visé à l'article 16, paragraphe 2.

3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir un contrôle juridictionnel des décisions prises par l'autorité compétente.

Article 20
Échange de données et registres

1. Les autorités compétentes sont tenues à:

   a) tenir un registre de toutes les licences délivrées, arrivées à expiration, modifiées, suspendues, annulées ou déclarées perdues ou détruites. Ce registre contient les données de chaque licence qui peuvent être retrouvées à l'aide du numéro national attribué à chaque conducteur *de train*. Il doit être mis à jour régulièrement;

   b) fournir des renseignements sur l'état desdites licences aux autorités compétentes des autres États membres, à l'Agence ou à tout employeur de conducteurs *de train* qui souhaite connaître ou vérifier certaines données lors d'une procédure de recrutement.

2. Les entreprises ferroviaires sont tenues à:

   a) tenir un registre de toutes les attestations complémentaires harmonisées qui sont délivrées, arrivées à expiration, modifiées, suspendues, annulées ou déclarées perdues ou détruites. Ce registre contient les données de chaque attestation, ainsi que les données relatives aux vérifications périodiques prévues à l'article 14. Il doit être mis à jour régulièrement;

b) coopérer avec l'autorité compétente de l'État dans lequel elles sont établies pour interconnecter son registre avec celui de l'autorité compétente en vue de lui donner un accès instantané aux données nécessaires;

c) fournir des renseignements sur l'état de ces attestations aux autorités compétentes des autres États membres.

3. Les autorités compétentes coopèrent avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité des registres. Dans ce but, la Commission adopte*, conformément à* la procédure visée à *l'article 31, paragraphe 2*, et sur la base d'un projet élaboré par l'Agence, les paramètres fondamentaux des registres à mettre en place, tels que les données à enregistrer, leur format, ainsi que le protocole d'échange de données.

4. Les autorités compétentes s'assurent que les registres qu'elles mettent en place dans le cadre du paragraphe 1 et les modes d'exploitation de ces registres respectent la directive 95/46/CE.

5. L'Agence s'assure que le système mis en place dans le cadre du paragraphe 2, points a) et b), respecte le règlement (CE) n° 45/2001.

6. Le conducteur de train doit pouvoir accéder à tout moment aux données le concernant, stockées dans le registre des autorités compétentes et dans celui des entreprises ferroviaires. Il peut, à sa demande, en obtenir copie.

Chapitre V

Formation des conducteurs *de train*

Article 21
Formation

1. La procédure à respecter pour l'obtention de la licence prévue à l'article 12, paragraphe 1, comprend le programme de formation requis pour satisfaire aux exigences en matière de qualifications professionnelles indiquées à l'article 11.

Les objectifs de cette formation sont définis à l'annexe V. Ils peuvent être complétés:

a) Soit à travers les spécifications techniques d'interopérabilité pertinentes;

b) Soit à travers les critères proposés par l'Agence dans le cadre de l'article 17 du règlement (CE) *n° 881/2004* et adoptés par la Commission selon la procédure visée à *l'article 31, paragraphe 2.*

2. La procédure à respecter pour l'obtention de l'attestation harmonisée est propre à chaque entreprise ferroviaire. Les objectifs du programme de formation sont définis à l'article 11 et, en particulier, aux annexes VI et VII.

3. Conformément à l'article 13 de la directive *2004/49/CE*, les États membres veillent à ce que les conducteurs *de train* aient un accès équitable et non discriminatoire à la formation nécessaire pour remplir les conditions d'obtention de la licence et de l'attestation harmonisée complémentaire.

Article 22
Financement de la formation

Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures sont contractuellement responsables de la formation professionnelle, qu'il s'agisse de la formation initiale ou de la formation continue.

Une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure employant un conducteur de train dont la formation a été financée, en totalité ou en partie, par une autre entreprise ferroviaire ou un autre gestionnaire d'infrastructure, que le conducteur de train a quitté volontairement après moins de cinq ans d'activité, rembourse à l'entreprise ou au gestionnaire d'infrastructure concernés le coût de cette formation.

Les modalités de mise en œuvre de cette disposition sont établies sur la base d'une recommandation élaborée par l'Agence dans le cadre de l'article 17 du règlement (CE) n° 881/2004.

Article 23

Examens

Lors de la procédure à respecter pour l'obtention de la licence prévue à l'article 12, paragraphe 1, ainsi que pour l'obtention de l'attestation complémentaire harmonisée, les examens et les examinateurs prévus pour vérifier les qualifications professionnelles requises sont fixés. Ces examens sont menés par des panels composés d'examinateurs compétents***, indépendants, impartiaux et libres de tout conflit d'intérêt***. ***Les examinateurs qui vérifient les compétences requises pour une licence sont accrédités conformément à l'article 18***.

Le choix des examinateurs et les examens font l'objet de critères communautaires proposés par l'Agence et adoptés par la Commission selon la procédure de *l'article 31*, *paragraphe 2*. En l'absence de tels critères communautaires, les autorités compétentes établissent des critères nationaux.

Chapitre VI

Evaluation

Article 24

Normes de qualité

Les autorités compétentes s'assurent que toutes les tâches de formation, d'évaluation des compétences, de mise à jour des licences et attestation complémentaires font l'objet d'un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité, afin de garantir la réalisation des objectifs définis par la présente directive en matière d'exigences de base et de qualifications professionnelles.

Article 25

Evaluation indépendante

1. Une évaluation indépendante des procédures d'acquisition et d'évaluation des connaissances, de la compréhension, des aptitudes et de la compétence, ainsi que du système d'octroi des licences et attestations complémentaires harmonisées, est effectuée à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, dans chaque État membre. Cette évaluation est effectuée par des personnes qualifiées qui ne se livrent pas elles-mêmes aux activités en question.

2. Les résultats de ces évaluations indépendantes sont accompagnés de documents justificatifs et portés à l'attention des autorités compétentes concernées. Le cas échéant, les États membres prennent les mesures en vue de remédier aux carences mises à jour par l'évaluation indépendante.

Chapitre VII

Certification ***du personnel de bord***

Article 26

Dispositions applicables aux ***personnels de bord***

Tous les personnels de bord doivent être en possession d'un certificat délivré par *une* autorité compétente conformément aux dispositions du présent article.

L'Agence examine d'ici au 1er janvier 2009 le profil et les tâches des membres du personnel, compte tenu de leurs incidences respectives sur la sécurité du transport. L'Agence élabore, dans le cadre de l'article 17 du règlement (CE) n° 881/2004, des recommandations concernant la qualification des personnels de bord, conformément à la présente directive et aux normes de qualification européennes uniformes.

Sur la base de ces recommandations, la Commission adopte un programme de certification pour les personnels de bord, en accord avec la procédure prévue à l'article 31, paragraphe 2. Dès qu'il est adopté, ce programme devient partie intégrante de la présente directive et il est présenté en annexe.

Jusqu'à ce que le programme soit adopté, les STI pertinentes adoptées en vertu de la directive 96/48/CE et de la directive 2001/16/CE s'appliquent aux personnels de bord.

En l'absence de telles règles communautaires, *les autorités compétentes arrêtent et publient* les exigences minimales à respecter.

Chapitre VIII

Contrôles et sanctions

Article 27
Contrôles par l'État

1. L'autorité compétente peut vérifier à tout moment à bord des trains circulant sur le territoire de sa compétence que le personnel de conduite est muni des documents délivrés conformément à la présente directive.

2. Nonobstant la vérification prévue au paragraphe 1, les conducteurs *de train* peuvent avoir à démontrer leur compétence dans le cas d'une faute commise sur le lieu de travail. Cette démonstration peut notamment consister à vérifier qu'il est satisfait aux exigences précisées à l'article 11, paragraphes 3 et 4.

3. L'autorité compétente peut procéder à des enquêtes administratives concernant le respect de la présente directive par les conducteurs *de train*, les entreprise ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures, les évaluateurs, les centres de formation exerçant leurs activités sur le territoire de leur compétence.

4. Si une autorité compétente estime qu'une licence délivrée par une autorité compétente d'un autre État membre ne satisfait pas aux critères pertinents, elle peut s'adresser à l'autorité de l'autre État membre et demander soit un contrôle complémentaire, soit un retrait de la licence. L'autorité qui a délivré la licence en question s'engage à examiner la demande dans un délai de trois semaines et à communiquer sa décision à l'autre autorité.

5. Si une autorité compétente estime qu'une attestation complémentaire ne satisfait pas aux critères pertinents, elle peut s'adresser à l'entreprise ferroviaire et demander soit un contrôle complémentaire, soit un retrait de l'attestation complémentaire.

6. Si un État membre estime qu'une décision prise par une autorité compétente d'un autre État membre dans le cadre du paragraphe 4 ne satisfait pas aux critères pertinents, la Commission est saisie de la question et émet son avis dans un délai de trois mois. Si nécessaire, des actions correctives sont proposées à l'État membre concerné. En cas de désaccord ou de litige, le Comité visé à *l'article 31, paragraphe 1*, est saisi de la question et la Commission prend les mesures nécessaires selon la procédure visée à *l'article 31, paragraphe 2*.

Article 28
Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales prises en application de la présente directive, et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en oeuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard à la date mentionnée à *l'article 34*, et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

Chapitre IX

Dispositions finales

Article 29
Dérogations

Les États membres peuvent exclure des mesures qu'ils arrêtent en vue de la mise en œuvre de la présente directive:

a) les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires urbains;

b) les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services de transport de passagers locaux, urbains ou suburbains, ainsi que les entreprises opérant uniquement sur ces réseaux;

c) les infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées uniquement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises***;***

d) les tronçons de voie ferrée fermés au trafic normal dans le but d'entretenir, de renouveler ou d'améliorer les systèmes ferroviaires.

Article 30
Modifications des annexes

Les annexes sont adaptées au progrès scientifique et technique selon la procédure visée à *l'article 31, paragraphe 2****, dans le plein respect des procédures et des compétences attribuées par le règlement (CE) n° 881/2004, en particulier de ses articles 3, 4, 6, 12 et 17****.*

Les partenaires sociaux sont associés, dans le cadre du "comité de dialogue social sectoriel" institué par la décision 98/500/CE[1], à cette adaptation des annexes.

Article 31
Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 21 de la directive *96/48/CE*.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

   La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

[1] ***Décision 98/500/CE de la Commission du 20 mai 1998 concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre les partenaires sociaux au niveau européen (JO L 225 du 12.8.1998, p. 27). Décision modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.***

Article 32
Rapport

L'Agence évalue l'évolution de la certification des conducteurs de trains effectuée conformément à la présente directive ***et les autres développements dans les États membres en ce qui concerne la gestion des compétences des conducteurs de trains***. Elle soumet à la Commission, le ***1er janvier 2009*** au plus tard, un rapport avec, le cas échéant, des améliorations à apporter au système quant aux procédures d'octroi des licences et attestations complémentaires harmonisées, à l'accréditation des centres de formation et des évaluateurs, au système qualité mis en place par les autorités compétentes, à la reconnaissance mutuelle des certificats et à la mobilité sur le marché de l'emploi.

La Commission prend les mesures appropriées sur base de ces recommandations; elle propose, le cas échéant, des changements à la présente directive.

Article 33
Coopération

Les États membres s'assistent mutuellement pour la mise en œuvre de la présente directive.

Article 34
Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le ***31 décembre 2006***. *Ils en informent* immédiatement la Commission.

   Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive*, ainsi qu'un tableau illustrant la correspondance entre les dispositions de la présente directive et les dispositions de droit interne adoptées*.

Article 35
Mise en œuvre progressive

1. La présente directive est mise en œuvre progressivement, suivant les étapes suivantes:

a) d*urant* la première étape (2006-2008), les États membres transposent la présente directive. Les registres mentionnés à l'article 20 sont mis en place;

b) ***à partir du 1er janvier 2007***, un premier groupe de conducteurs *de train* est certifié conformément à la présente directive; il s'agit des conducteurs *de train* ***qui conduisent des locomotives et des trains pour lesquels le droit d'accès au réseau ferroviaire communautaire découle de la directive 91/440/CEE, ou qui effectuent un service de transport de personnes dans le cadre de la coopération transfrontalière interentreprises***;

c) ***à partir du 1er janvier 2009 et conformément au programme de certification que la Commission doit adopter en accord avec l'article 26, les personnels de bord sont certifiés en accord avec la présente directive;***

d) à partir du 1er janvier 2010, tous les autres conducteurs de train sont certifiés conformément à la présente directive.

2. À la demande de tout État membre, la Commission invite l'Agence à mener, en consultation avec l'État membre demandeur, une évaluation coûts-bénéfices de l'application de la directive aux conducteurs de train et aux personnels de bord affectés exclusivement sur le territoire de cet État membre. L'évaluation coûts-bénéfices doit couvrir une période de 10 ans et doit être soumise à la Commission à la fin de l'étape mentionnée au paragraphe 1, point a).

Si l'évaluation coûts-bénéfices montre que les coûts de l'application de la directive à ces conducteurs de trains et personnels de bord dépassent les bénéfices, la Commission, conformément à la procédure mentionnée à l'article 31, paragraphe 2, adopte une décision dans les 6 mois suivant le dépôt de l'évaluation coûts-bénéfices. Cette décision peut exempter ces conducteurs de train et personnels de bord de l'application du paragraphe 1, points c) et d), pour une période de 10 ans tout au plus.

3. Une période transitoire est *établie, recouvrant* la période commençant à la date de l'entrée en vigueur de la présente directive et se terminant deux ans après la décision relative aux paramètres fondamentaux des registres prévue à l'article 20. Pendant la période transitoire, les États membres peuvent certifier les conducteurs *de train* conformément aux dispositions qui s'appliquaient avant l'entrée en vigueur de la présente directive dans le cas de conducteurs *de train* exerçant leur profession ou ayant entamé un programme d'enseignement et de formation approuvé ou un cours de formation approuvé avant l'entrée en vigueur de la présente directive.

4. Les États membres remplacent tous les certificats délivrés avant l'entrée en vigueur de la présente directive et durant la période transitoire ci-dessus par des licences et des attestations complémentaires harmonisées conformes à la présente directive avant 2015***, et ceci sans préjudice du paragraphe 2.***

5. Tout conducteur *de train* dûment certifié conformément aux dispositions qui s'appliquaient avant l'entrée en vigueur de la présente directive peut continuer à exercer son activité professionnelle jusqu'en 2010, dans le cas de services transfrontaliers, et jusqu'en 2015, dans les autres cas. Les certificats correspondants ne bénéficient d'aucun droit à reconnaissance mutuelle au titre de la présente directive, sans préjudice du système général de reconnaissance mutuelle mis en place dans le cadre de la directive *92/51/CEE* qui continue de s'appliquer jusqu'à la fin de la période transitoire.

6. ***L'***Agence ***peut à tout moment évaluer*** la possibilité d'utiliser une carte à puce au lieu de la licence et de l'attestation complémentaires harmonisée prévues à l'article 4. Une telle carte à puce aurait l'avantage de combiner ces deux éléments en un et de pouvoir être utilisée dans le cadre d'autres applications soit dans le domaine de la sécurité, soit dans le domaine de la gestion des conducteurs *de train*. Le cas échéant, la Commission adopte*,* suivant la procédure *prévue à l'article 31, paragraphe 2*, et sur la base d'un projet élaboré par l'Agence, la spécification technique et fonctionnelle d'une telle carte à puce.

Article 36
Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Article 37
Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

ANNEXE I

MODÈLE COMMUNAUTAIRE DE LICENCE ET D'ATTESTATION COMPLÉMENTAIRE

1. CARACTÉRISTIQUES DE LA LICENCE

Les caractéristiques physiques de la licence de conducteur de trains sont conformes aux normes ISO 7810 et ISO 7816-1.

Les méthodes de vérification des caractéristiques des permis de conduire destinées à assurer leur conformité avec les normes internationales sont conformes à la norme ISO 10373.

2. CONTENU DE LA LICENCE

La face avant de la licence contient:

a) la mention "licence de conducteur de trains" imprimée en gros caractères dans la ou les langues de l'État membre délivrant la licence;

b) la mention du nom de l'État membre délivrant la licence, laquelle est facultative;

c) le signe distinctif de l'État membre délivrant la licence selon le code ISO 3166 du pays, imprimé en négatif dans un rectangle bleu et entouré de douze étoiles jaunes;

d) les informations spécifiques au certificat délivré, numérotées comme suit:

1. le nom du titulaire;

2. le prénom du titulaire;

3. la date et le lieu de naissance du titulaire;

4. a. la date de délivrance de la licence;

b. la date d'expiration de la validité administrative de la licence;

c. la désignation de l'autorité qui délivre la licence;

5. le numéro du certificat donnant accès aux données du registre national;

6. la photo du titulaire;

7. la signature du titulaire;

8. la résidence, le domicile ou l'adresse postale (mention facultative);

e) la mention "modèle des Communautés européennes" dans la ou les langues de l'État membre qui délivre le permis et la mention "licence de conduite de trains" dans les autres langues de la Communauté, imprimées en jaune afin de constituer la toile de fond du permis;

f) les couleurs de référence:

- bleu: Pantone Reflex Blue;

- jaune: Pantone Yellow.

3. ATTESTATION COMPLÉMENTAIRE HARMONISÉE

L'attestation complémentaire harmonisée contient:

9. le nom et l'adresse des entreprises ferroviaires pour le compte desquelles le conducteur *de train* est autorisé à conduire;

10. les catégories dans lesquelles le titulaire a le droit de conduire;

11. le type de matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire;

12. les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire;

13. les mentions additionnelles ou restrictives éventuelles.

4. DONNÉES FIGURANT DANS LES REGISTRES NATIONAUX

a) données relatives à la licence

14. Données relatives au contrôle des exigences précisées à l'article 8

15. Données relatives au contrôle des exigences précisées à l'article 9

16. Données relatives au contrôle des exigences précisées à l'article 10

17. Données relatives au contrôle des exigences précisées à l'article 11 paragraphes 1 à 2

18. Données relatives aux vérifications périodiques – article 14

b) données relatives à l'attestation complémentaire harmonisée

19. Données relatives à l'entreprise ferroviaire (matériel roulant autorisé – article 11 paragraphe 3, services autorisés, formation liée au système de gestion de la sécurité)

20. Données relatives au contrôle des exigences précisées à l'article 11 paragraphe 4: infrastructures autorisées (faire référence au registre des infrastructures prévu à l'article 24 des directives 96/48/CE et 2001/16/CE)

21. Données relatives aux vérifications périodiques – article 14.

ANNEXE II

TÂCHES DU CONDUCTEUR DE TRAINS

1. Procéder avant le départ aux vérifications prescrites, notamment en ce qui concerne les capacités de charge et d'entraînement du véhicule.
2. Contribuer à la vérification de l'efficacité des dispositifs de freinage.
3. Conduire de façon compétente et sûre des locomotives en respectant les signaux ainsi que les vitesses admises et en tenant compte des horaires prévus.
4. Actionner et contrôler le dispositif de veille automatique, le dispositif de commandes de marche ainsi qu'observer et manipuler les instruments de bord.
5. Repérer et localiser dans les meilleurs délais les perturbations techniques et d'exploitation ainsi que les événements inhabituels du voyage et, le cas échéant, examiner les wagons pour détecter détériorations et défectuosités, assurer la protection du train et faire appel à une aide extérieure.
6. Remédier aux perturbations mineures et engager des mesures en vue de l'élimination des perturbations plus complexes sur les véhicules.
7. Assurer l'immobilisation du train et le garer en toute sécurité.
8. Rendre compte verbalement, par écrit ou par un système informatisé de l'exercice de sa mission et notamment en cas d'événements inhabituels au moyen de rapports précis.

ANNEXE III

EXIGENCES DE BASE

1. QUALIFICATION

– au moins 9 années de scolarisation au niveau de l'école secondaire, suivies de 2 à 3 ans d'enseignement post-secondaire dans des professions techniques ou en apprentissage ou dans des professions commerciales; *ou*

– au moins 12 années de scolarisation.

2. CONTENU MINIMUM DE L'EXAMEN AVANT AFFECTATION

2.1. Examens médicaux

– examen médical général;

– examens des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);

– analyse de sang ou d'urine pour la détection de diabète mellitus et autres conditions comme indiqué par l'examen clinique;

– ECG au repos;

– recherche de drogues interdites.

2.2. Examens psychologiques

Le but des examens psychologiques est d'aider l'entreprise ferroviaire dans l'affectation et la gestion du personnel qui a les aptitudes cognitives, psychomotrices, comportementales et de personnalité pour exécuter leurs tâches sans risque.

Dans la détermination du contenu de l'examen psychologique, le psychologue doit, au minimum, prendre en considération les critères suivants appropriés aux exigences de chaque fonction de sécurité:

– Cognitives: attention et concentration, mémoire, capacité de perception, raisonnement, communication;

– Psychomotrices: vitesse de réaction, coordination gestuelle;

– Comportementales et de personnalité: autocontrôle émotionnel, fiabilité comportementale, autonomie, conscience.

Si le psychologue omet l'un des critères ci-dessus, la décision correspondante doit être justifiée et documentée.

3. EXAMENS PÉRIODIQUES APRÈS AFFECTATION

Outre la périodicité indiquée à l'article 14 paragraphe 1, une périodicité accrue d'examen doit être mise en place par le médecin du travail, si l'état de santé du membre du personnel l'exige.

3.1. Contenu minimum de l'examen périodique médical après affectation

Si l'agent respecte les critères exigés lors l'examen qui est effectué avant l'affectation, les examens périodiques spécialisés doivent inclure comme un minimum:

– examen médical général;

– examen des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);

– analyse de sang ou d'urine pour la détection de diabète sucré et d'autres conditions comme indiqué par l'examen clinique;

– recherche de drogues interdites lorsque indiqué au plan clinique.

De plus, pour les conducteurs de train ayant plus de 40 ans, l' ECG au repos est aussi exigé.

3.2. Validation de l'aptitude physique

L′aptitude physique est vérifiée régulièrement et après tout accident du travail***, ainsi qu'après tout congé suite à un accident impliquant des personnes***. Le *médecin du travail* ou le service médical de l′entreprise peuvent décider d′effectuer un examen médical complémentaire, notamment après un arrêt de trente jours de maladie. L′employeur peut demander au médecin ***accrédité*** de vérifier l′aptitude physique du conducteur *de train* s′il a été amené à le retirer du service pour des raisons de sécurité.

Le conducteur *de train*, à aucun moment durant son service, ne doit être sous l'influence de quelque substance susceptible d'affecter sa concentration, sa vigilance ou son comportement.

4. EXIGENCES MÉDICALES

4.1. Exigences générales

Le personnel ne doit pas souffrir de conditions médicales ou prendre un traitement médical susceptibles de causer:

– une perte soudaine de conscience;

– une diminution d'attention ou de concentration;

– une incapacité soudaine;

– une perte d'équilibre ou de coordination;

– une limitation significative de mobilité.

4.2. Vision

Les exigences suivantes en matière de vision doivent être respectées:

- acuité visuelle à distance assistée ou non: 0.8; Minimum de 0.3 pour l'œil le plus mauvais;
- lentilles correctives maximales: hypermétropie +5 / myopie - 8. Des dérogations sont autorisées dans des cas exceptionnels et après avoir obtenu l'avis d'un spécialiste de l'œil. Le médecin du travail prend alors la décision;
- vision de près et intermédiaire: suffisante, qu'elle soit assistée ou non;
- les verres de contact sont autorisés;
- vision des couleurs normale: utilisation d'un test reconnu, comme l'Ishihara, complété par un autre test reconnu si exigé;
- champ de vision: complet;
- vision pour tous les deux yeux: effective;
- vision binoculaire: effective;
- sensibilité aux contrastes: bonne;
- absence de maladie progressive de l'œil;
- les implants oculaires, les kératotomies et les kératectomies sont permis seulement à condition qu'ils soient vérifiés sur une base annuelle ou selon une périodicité édictée par le médecin du travail.

4.3. Exigences en matière d'audition

Audition suffisante confirmée par un audiogramme, id est:

– audition suffisante pour tenir une conversation téléphonique et être capable d'entendre des tonalités d'alerte et des messages radio.

Les valeurs suivantes doivent être considérées comme des orientations:

– le manque d'audition ne doit pas être supérieur à 40 dB à 500 et 1 000 Hz;

– le manque d'audition ne doit pas être supérieur à 45 dB à 2 000 Hz pour l'oreille ayant la conduction aérienne du son la plus mauvaise.

4.4. Grossesse

En cas de faible tolérance ou de condition pathologique, la grossesse doit être considérée une cause provisoire d'exclusion en ce qui concerne les conducteurs *de train*. Le médecin du travail (comme défini ci-dessus) doit s'assurer que les dispositions légales protégeant les agents enceintes sont appliquées.

4.5. Critères de santé spéciaux pour les conducteurs *de train*

4.5.1. Vision

– acuité visuelle à distance assistée ou non 1.2; au moins 0.5 pour l'œil plus mauvais;

– capacité à résister à l'éblouissement;

– des verres de contact colorés et des lentilles photo chromatiques ne sont pas autorisées. Les lentilles avec filtre UV sont autorisées.

4.5.2. Exigences en matière d'audition et de conversation

– aucune anomalie du système vestibulaire;

– aucun trouble du langage chronique (vu la nécessité d'échanger des messages fortement et clairement);

– pas d'utilisation d'appareils ***acoustiques***.

5. ***TEST*** LINGUISTIQUE

Le personnel chargé du contrôle des circulations ferroviaires doit être capable d'appliquer les messages et la méthodologie de communication indiqués dans les STI "exploitation".

Les conducteurs *de train* et les autres personnels des entreprises ferroviaires qui ont à communiquer avec le gestionnaire d'infrastructure sur des questions critiques de sécurité doivent avoir des capacités linguistiques dans la langue indiquée par le gestionnaire d'infrastructure concerné. La capacité linguistique doit leur permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, dégradées et d'urgence.

ANNEXE IV

QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES

Programme général et méthode de formation

1. INTRODUCTION

Le contenu et l'organisation des cours de formation comprennent:

– une introduction concernant l'entreprise ferroviaire et le poste, notamment les premiers secours et la santé et la sécurité au travail;

– les règles d'exploitation, les règlements en matière de sécurité du trafic;

– l'ingénierie (infrastructures ferroviaires et matériel roulant), l'accent étant mis sur la signalisation, les systèmes de freinage et les systèmes de contrôle des trains, la préparation des trains, la détection de défaillances et les réparations. Prise de décision quant à l'aptitude au service de la locomotive;

– la communication; formation à l'utilisation de haut-parleur dans le cadre du service à la clientèle;

– l'acquisition des compétences de conduite: en accompagnant un conducteur *de train* expérimenté, en conduisant sous surveillance, sur simulateur, en conduisant seul;

– l'acquisition de connaissances sur les itinéraires et les conditions locales; cette formation peut avoir lieu après l'obtention de la qualification de conducteur de train, quand le conducteur est affecté dans une zone de service particulière;

– les incidents et les situations anormales: apprendre à y faire face dans des conditions de stress et des situations conflictuelles;

– la lutte contre l'incendie.

Les compétences nécessaires se répartissent en trois parties:

– la partie "générale", détaillée à l'annexe V;

– la partie liée au matériel roulant, détaillée à l'annexe VI;

– la partie liée aux infrastructures, détaillée à l'annexe VII.

2. MÉTHODE DE FORMATION

Il faut une bonne répartition entre la formation théorique (salle de classe et démonstrations) et pratique (sur l'expérience de travail, conduite avec et sans surveillance).

La formation assistée par ordinateur est acceptée pour l'apprentissage individuel des règles d'exploitation, des situations de signalisation, etc. Toutefois, il faut veiller à utiliser les simulateurs de dernière génération.

L'utilisation de simulateurs peut être utile pour une formation efficace des conducteurs *de train*; ils sont notamment utilisés pour réduire le temps de conduite sur l'infrastructure, s'entraîner sur des situations anormales, et compléter la formation sur de nouveaux types de locomotives.

En ce qui concerne l'acquisition de connaissances sur les itinéraires, il faut privilégier l'approche qui consiste à ce que le candidat conducteur *de train* accompagne un autre conducteur *de train* pendant un certain nombre de trajets le long de l'itinéraire, de jour comme de nuit. Des enregistrements des itinéraires tels qu'ils sont vus de la cabine du conducteur peuvent être utilisés en tant que complément de formation.

3. EXAMEN

Il faut prévoir des examens théoriques et pratiques à la fin du cours de formation.

L'évaluation de l'aptitude à la conduite sera effectuée lors de tests de conduite sur le réseau. Les simulateurs peuvent être utilisés en tant que complément pour vérifier l'application des règles d'exploitation et les performances du conducteur *de train* dans des situations particulières difficiles.

ANNEXE V

EXAMEN PORTANT SUR LES CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES GÉNÉRALES

Matières générales

Les objectifs suivants sont poursuivis dans le cadre de la formation générale:

– l’acquisition de la connaissance et de la pratique des techniques ferroviaires, y compris la réglementation concernant la sécurité et l’exploitation;

– l’acquisition de la connaissance et de la pratique des risques liés à l’exploitation ferroviaire et des différents moyens à déployer pour les maîtriser;

– l’acquisition de la connaissance et de la pratique d’un ou de plusieurs modes d’exploitation;

– l’acquisition de la connaissance et de la pratique d’un ou de plusieurs types de matériel roulant.

En particulier, le conducteur *de train* doit être capable:

– d'apprécier les conditions concrètes d'exercice du métier de conducteur *de train*, son intérêt et ses exigences professionnelles et personnelles (périodes de travail longues, absence du foyer familial, etc.);

– de mettre en pratique les règles de sécurité du personnel;

– d'identifier les engins moteurs;

– de connaître et appliquer de manière précise une méthode de travail;

– d'identifier les différents documents de référence et d'application (Livret "procédures" et livret "ligne" tels que définis dans la STI "exploitation", Manuel de conduite, Guide de dépannage, etc.);

- d'adopter une hygiène de vie compatible avec un métier d'opérateur de sécurité;
- de connaître l’existence des procédures liées à un accident de personnes;
- de distinguer les risques liés à l’exploitation ferroviaire en général;
- de connaître l'existence des différents principes de la sécurité des circulations;
- de maîtriser les bases de l'électrotechnique.

ANNEXE VI

EXAMEN PORTANT SUR LES CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES RELATIVES AU MATÉRIEL ROULANT

Au terme de la formation spécifique au matériel roulant, le conducteur *de train* doit être capable de mener à bien les tâches suivantes:

1. ESSAIS ET VÉRIFICATIONS PRESCRITES AVANT LE DÉPART

Le conducteur *de train* doit être capable:

– consulter le service à effectuer et les documents correspondants;

– se doter de la documentation et des équipements nécessaires;

– vérifier les capacités de l'engin moteur;

– vérifier les indications portées sur les documents de bord de l'engin moteur;

– s'assurer, en effectuant les vérifications et les tests prévus, que l'engin moteur est en état d'assurer la remorque du train du point de vue de l'effort de traction et des dispositifs de sécurité;

– assurer les opérations courantes d'entretien préventif éventuellement prévues.

2. CONNAISSANCE DU MATÉRIEL ROULANT

Pour conduire un engin moteur, le conducteur *de train* doit connaître l'ensemble des organes de commande et des indicateurs mis à sa disposition, en particulier ceux qui concernent:

– la traction;

– le freinage;

– les dispositifs en relation avec la sécurité des circulations.

Pour pouvoir repérer et localiser une anomalie sur le matériel roulant, la signaler et déterminer les conditions de reprise de marche et, dans certains cas, effectuer une intervention, il doit connaître[1]:

- les éléments constitutifs du matériel roulant, leur rôle et les dispositifs particuliers au matériel remorqué, notamment système d'arrêt du train par mise à l'atmosphère de la conduite générale);

- le dispositif de marquage, figurant à l'intérieur et à l'extérieur du matériel, notamment les symboles utilisés pour le transport des marchandises dangereuses;

- les éléments particuliers aux engins moteurs[2].

3. ESSAIS DE FREIN SUR LE TRAIN

Le conducteur *de train* doit être capable:

- vérifier la puissance de freinage du train avant le départ du train au moyen des documents des véhicules stipulant la puissance de freinage prescrite pour la ligne;

- vérifier le fonctionnement du freinage de l'engin moteur avant toute mise en mouvement, à la mise en service et en marche.

4. TYPE DE MARCHE ET VITESSE LIMITE DU TRAIN EN FONCTION DES CARACTÉRISTIQUES DE LA LIGNE

Le conducteur *de train* doit être capable:

- de prendre connaissance des informations qui lui sont transmises avant tout départ;

- déterminer le type de marche et la vitesse limite de son train en fonction d'éléments variables tels que, par exemple, les limitations de vitesse ou des éventuelles modifications de la signalisation.

---

1 Notamment:
- les structures mécaniques
- les organes de frein
- les organes de suspension et de liaison
- les organes de roulement
- les équipements de sécurité.

2 Notamment:
- les organes de captages et circuits haute tension
- les réservoirs à combustible, les dispositifs d'alimentation en combustible, les organes d'échappement
- la chaîne de traction, les moteurs et les transmissions
- les moyens de communication (radio sol train etc.).

5. MAÎTRISE DE LA CONDUITE DU TRAIN DE FAÇON À NE PAS DÉGRADER LES INSTALLATIONS ET LE MATÉRIEL

Le conducteur *de train* doit être capable de:

– utiliser l'ensemble des dispositifs de commande et de contrôle qui sont à sa disposition, selon les règles applicables;

– faire démarrer le train en respectant les contraintes d'adhérence et de puissance;

– connaître à tout moment sa position sur la ligne qu'il parcourt;

– utiliser le frein pour les ralentissements et les arrêts, en respectant le matériel roulant et les installations.

6. ANOMALIES

Le conducteur *de train* doit être capable de:

– être attentif aux événements inhabituels concernant la conduite du train;

– identifier les indicateurs d'anomalies, les différencier et réagir selon leur importance respective, en privilégiant, dans tous les cas, la sécurité des circulations ferroviaires et des personnes;

– connaître les moyens de protection et de communication disponibles;

– visiter le train pour détecter les anomalies mineures éventuelles;

– tenter de remédier à ces anomalies.

7. INCIDENTS ET ACCIDENTS D'EXPLOITATION, INCENDIES ET ACCIDENTS DE PERSONNES

Le conducteur *de train* doit être capable de:

– prendre les dispositions de protection et d'alerte en cas d'accident de personne à bord du train;

– déterminer si le train transporte des matières dangereuses et les identifier sur base des documents du train et des listes des wagons.

8. CONDITIONS DE REPRISE DE MARCHE APRÈS UN INCIDENT SUR LE MATÉRIEL

Après un incident, le conducteur *de train* doit être capable de:

– décider si le matériel peut continuer à circuler et dans quelles conditions;

– indiquer dès que possible ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure.

9. IMMOBILISATION DU TRAIN

Le conducteur *de train* doit être capable de prendre les mesures pour que le train ne se mette pas en marche intempestivement, même dans les conditions les plus défavorables.

ANNEXE VII

EXAMEN PORTANT SUR LES CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES

Matières relatives aux infrastructures

1. ESSAIS DE FREIN SUR LE TRAIN

Le conducteur *de train* doit être capable de vérifier la puissance de freinage du train avant le départ du train au moyen des documents des véhicules stipulant la puissance de freinage prescrite pour la ligne.

2. TYPE DE MARCHE ET VITESSE LIMITE EN FONCTION DES CARACTÉRISTIQUES DE LA LIGNE:

Le conducteur *de train* doit être capable de:

– prendre connaissance des informations qui lui sont transmises avant tout départ, telles que, par exemple, les limitations de vitesse ou les éventuelles modifications de la signalisation;

– déterminer le type de marche et la vitesse limite de son train en fonction des caractéristiques de la ligne.

3. CONNAISSANCE DE LA LIGNE

Le conducteur *de train* doit être capable d'anticiper et de réagir de manière adaptée en termes de sécurité et de performances. En conséquence, il doit avoir une bonne connaissance des lignes et des installations ferroviaires parcourues ainsi que le cas échéant des itinéraires équivalents convenus.

Les éléments suivants sont importants:

– les conditions d'exploitation (changements de voie, circulation dans un seul sens, etc.);

– l'identification des voies utilisables pour le type de circulation considéré;

– le régime d'exploitation;

– le type de cantonnement et de réglementation associée;

– le nom, la position et le repérage à distance des gares et postes d'exploitation pour anticiper la conduite;

– la signalisation de transition entre différents systèmes d'exploitation ou d'alimentation en énergie;

– les vitesses limites pour les différentes catégories de trains conduits par l'agent;

– les profils topographiques;

– les conditions particulières de freinage telles que celles applicables aux lignes à fortes pentes;

– les particularités d'exploitation : signaux ou panneaux particuliers, conditions de départ.

4. RÉGLEMENTATION DE SÉCURITÉ

Le conducteur *de train* doit être capable de:

– ne mettre le train en marche que lorsque les conditions réglementaires sont remplies (horaire, ordre ou signal de départ, ouverture des signaux le cas échéant, etc.);

– observer la signalisation (latérale ou en cabine), la décoder sans hésitation ni erreur et effectuer les actions prescrites;

– circuler en toute sécurité conformément aux modes particuliers d'exploitation : marches particulières sur ordre, limitations temporaires de vitesse, circulation en sens inverse du sens normal, autorisation de franchissement de signaux fermés, manœuvres, évolutions, circulation sur voie de chantier, etc.;

– respecter les arrêts prévus à l'horaire ou ordonnés, et effectuer éventuellement les opérations liées au service des voyageurs lors de ces arrêts, notamment ouverture et fermeture des portes.

5. CONDUITE DU TRAIN

Le conducteur *de train* doit être capable de:

– connaître à tout moment sa position sur la ligne qu'il parcourt;

– utiliser le frein pour les ralentissements et les arrêts, en respectant le matériel roulant et les installations;

– régler la marche du convoi conformément à l'horaire et aux consignes éventuelles d'économie d'énergie, en intégrant les caractéristiques de l'engin moteur, du train, de la ligne et de l'environnement.

6. ANOMALIES

Le conducteur *de train* doit être capable de:

– être attentif, dans la mesure où la conduite du train le permet, aux événements inhabituels concernant l'infrastructure et l'environnement : signaux, voie, alimentation en énergie, passages à niveau, environs de la voie, autres circulations;

– être attentif aux événements inhabituels concernant la conduite du train;

– connaître la distance particulière de couverture des obstacles;

– aviser, dans les meilleurs délais, le gestionnaire de l'infrastructure sur le lieu, et la nature des anomalies constatées, en s'assurant d'être bien compris par son interlocuteur;

– assurer ou faire assurer la sécurité des circulations et des personnes, chaque fois que cela est nécessaire.

7. INCIDENTS ET ACCIDENTS D'EXPLOITATION, INCENDIES ET ACCIDENTS DE PERSONNES

Le conducteur *de train* doit être capable de:

- prendre les dispositions de protection et d'alerte en cas d'accident de personne;
- déterminer le point d'arrêt du train à la suite d'un incendie et faciliter, le cas échéant, l'évacuation des voyageurs;
- donner, dès que possible, les renseignements utiles sur l'incendie s'il ne peut le maîtriser lui-même;
- après un incident, décider si le matériel peut continuer à circuler et dans quelles conditions;
- indiquer dès que possible ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure.